

規格数は154件となっている。

2 鉄軌道車両の検査の充実

鉄軌道の車両の検査については、鉄軌道事業者に対し、新技術を取り入れた検査機器を導入すること

による検査精度の向上、鉄軌道車両への新技術の導入に対応した検修担当者に対する教育訓練の充実及び鉄軌道車両の故障データ等の科学的分析結果の保守管理への反映が図られるよう指導した。

第4節 踏切道における交通の安全に関する施策

1 踏切事故防止対策の現状

踏切道の改良については、踏切道改良促進法（昭36法195）及び第7次踏切事故防止総合対策に基づき、踏切道の立体交差化、構造改良及び保安設備の整備を推進している。

同法により改良すべき踏切道として、平成15年度末までに立体交差化2,255箇所、構造改良3,988箇所、踏切保安設備の整備2万7,664箇所を指定し、その改良を推進している（第1-39表）。

また、これらと、道路管理者、鉄軌道事業者等が自主的に行ったものを合わせて、昭和36年度から平成15年度までの間に改良が図られた踏切道の延べ総数は、立体交差化5,442箇所、構造改良3万7,110箇所、踏切保安設備（踏切遮断機又は踏切警報機）の整備5万4,915箇所に及んでいる。また、踏切道の統廃合についても、立体交差化等の事業と併せて実施している。

2 踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進

大都市及び主要な地方都市における踏切道については、踏切による交通渋滞の解消、事故の防止と地

域分断の解消により安全・快適な都市の再生を図るため、道路と鉄道の立体交差化等を重点的に促進するとともに、歩行者等の踏切横断の安全確保と円滑化のための踏切道の構造改良等に取り組んでいる。特に交通遮断の著しいボトルネック踏切と踏切道の幅員が接続する道路よりも狭いなど交通安全上危険な踏切については、緊急的かつ重点的に改良を推進している。

3 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案して踏切遮断機（踏切遮断機を設置することが技術的に著しく困難である場合は、踏切警報機）を整備しており、その結果、踏切遮断機又は踏切警報機が設置されている踏切道は、平成15年度末には3万1,722箇所（専用鉄道を含まない。）に及んでおり、全体の88.4%となっている。

また、大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行回数が多く、かつ、列車の種別等により警報開始から列車が踏切道に到達するまでの時間に差が生じているものについては、必要に応じ警

第1-39表 踏切道改良促進法により指定した踏切道の改良進捗状況

（平成15年度末現在）

種別改良	指定箇所数(A)	しゅん工(B)	工事中(C)	未着工	進捗率 (B)+(C)/(A)
	箇所	箇所	箇所	箇所	%
立体交差化	2,255	1,824	320	111	95.1
構造改良	3,988	3,821	32	135	96.6
踏切保安設備の整備	27,664	27,552	0	112	99.6

注 国土交通省資料による。

ボトルネック踏切

ピーク時遮断時間が40分/時以上又は踏切交通遮断量が5万台時/日以上

報時間制御装置の整備等を進めた。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、門型警報装置（オーバーハング型警報装置）、大口径遮断桿等の大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進めた。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要な交通規制を実施した（第140表）。

第140表 踏切道における交通規制の実施状況

（平成15年度末現在）

規制種別	踏切種別			計
	1種	3種	4種	
大型車通行止め	5,506	195	261	5,962
二輪の自動車以外の自動車通行止め	2,037	529	1,600	4,166
車両通行止め	1,239	256	644	2,139
その他の通行止め	1,699	227	588	2,514
一方通行	713	3	8	724
合計	11,194	1,210	3,101	15,505

注 警察庁資料による。

4 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を

及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても、同様に統廃合を促進している。ただし、構造改良のうち踏切道に歩道がないか歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性にかんがみ、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとしている。その結果、平成15年度末の踏切道の総数は3万5,895箇所（専用鉄道を含まない。）と着実に減少している。

5 その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行った。

また、踏切道通行者の安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るための広報活動等を推進した。

さらに、踏切歩行者空間の確保を推進するため、利用者の意向を反映し、道路管理者と鉄道事業者の協議を迅速化する新たな調整方式を試行した。

第5節 救助・救急体制の整備

鉄軌道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄軌道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図った。

特に、線路内で救助活動中の消防隊員が死傷する

事故が発生したことから、鉄道災害時の救急救助活動の安全確保等について、地方運輸局と運輸局所在都道府県、代表消防本部が中心となりブロック単位の協議会を開催し連携を強化するなど、事故防止についての取組を進めた。

第6節 科学技術の振興

国土交通省関係の研究

ア 気象庁気象研究所等の研究

鉄軌道交通の安全に寄与する気象情報等の精度向上を図るため、気象庁気象研究所を中心に、第1編

第1部第2章第8節1(6)ウで述べた研究等、気象・地象・水象に関する基礎的及び応用的研究を行った。

イ 独立行政法人交通安全環境研究所の研究